



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief juni 2010

Voorwoord

ESO verslag van 24 april 2010

Verslag schippersprotest ESO

Vragen SP over klein schip

Antwoord Kallas vragen SP

Havenverordening Rotterdam

Brief ambassadeur

Overleg Frankrijk met spoorwegen

Afmelding ASV voor ESO raad

Wist U

Aanmeldingsformulier

Voorwoord

Vervoer over water wel of niet naar de weg.

Als u dit leest zijn de verkiezingen achter de rug en gloort er wellicht wat hoop al heb ik zo mijn twijfels.

De Dames en Heren politici hebben met hun geruzie heel het land en binnenvaartland in het bijzonder in een lastig parket gebracht.

We zitten met z'n allen in een diepe crisis en dan doet de politiek er nog een schepje bovenop en laten een kabinet vallen.

En nu mochten we weer op deze zeer verantwoordelijke lieden gaan stemmen.

De uitspraken van de woordvoerders van de diverse partijen voedden ook al het vertrouwen in een snelle vorming van een kabinet niet bepaald.

Om dan nog maar te zwijgen van wat voor kabinet het dan uiteindelijk gaat worden.

Dat is de democratie, wat een theater, je hebt een stevige ceintuur of koppelriem nodig anders zou de broek je afzakken

Als er al iets ten goede in de binnenvaartmarkt wil keren dan zal dat niet van een demissionaire ministerraad komen.

Het enig goede van een en ander is naar mijn mening dat de inspiratiebron aan het Vasteland ook is opgedroogd dus daar komen even geen verdere desastreuze plannetjes vandaan.

Het gesprek met de ambassadeur binnenvaart is inmiddels ook al wel gevoerd en dat hopelijk zonder de stoorzenders van de brancheorganisatie.

Bood wel kansen voor de ASV delegatie, is dat benut?

Het blijven onzekere tijden en al lijkt de economie weer wat aan te trekken, ik heb nog geen juichverhalen gehoord over wat mijn oude vader vroeger een Dotreis noemde als ie een voorspoedige reis had gedaan met nog een leuke vracht ook.

Het gedonder over de kleine schepen is nog lang niet achter de rug.

Als het de KSV echt ernst is dan zal ze vast wel contact gaan zoeken met de CCR en de Europese Commissaris Transport om de onnutte en onuitvoerbare eisen van tafel te krijgen die het voortbestaan van het kleine schip ernstig bedreigen.

Dat zal door ons als ASV zeker worden geapprecieerd.

Weg met de hardheidsclausule dan zullen er zeker wel weer jonge schippers te vinden zijn die de oudere schippers gaan opvolgen.

En blijft de bulkclading, ook de kleinere partijen, nog even in een scheepsruim.

Zo hoort dat natuurlijk ook.

Iedereen blij, zelfs de vrachtwagenchauffeur die dan geen halve dagen in de file hoeft te staan.

Dan kunnen statiegeldplannen voor kleine schepen nog even in reserve worden gehouden.

Wel uitwerken natuurlijk want wie weet welke onveilige koers de nieuwe roergangers het Schip van Staat straks laten varen!

Laten we om het zekere voor het onzekere te nemen toch nog maar even als schippers zelf onze koers blijven bepalen.

Goede vaart!

Nico Deen.

Verslag ESO raad 24 april 2010

aanwezig namens de ASV:

David Twigt
Jos Evens
Sunniva Fluitsma (notulen)

De ESO-raad vergadering begon een uur later dan gepland aangezien er een overleg tussen aanwezige Franse en Belgische schippers en de ESO-raad aan voorafgegaan was.

Mededelingen.

Bij de mededelingen heeft de ASV duidelijk gemaakt dat er door het Nederlandse ministerie gevraagd is welke voorstellen men zou kunnen doen in verband met het terugdringen van de regelgeving in Europa. (na de vergadering is de lijst met voorstellen vanuit de ASV doorgestuurd naar het ESO secretariaat zodat ook de andere landen ervan op de hoogte kunnen zijn). Deze voorstellen kan men nalezen op de ASV website of in de ASV nieuwsbrief van april 2010.

Ook is het duidelijk dat er een wetsvoorstel voor Nederland in de pen zit waarbij er sprake kan zijn van inhouding van vaarbevoegdheid bij te hard varen (vooral voor jachten) of overschrijding van het toegestane alcoholpromillage.

Vergaderdata

Hoewel de ASV toch echt had begrepen dat er vanaf nu Zaterdags vergaderd zou worden wordt dat weer ter discussie gesteld. Nu blijkt de voorzitter er een probleem mee te hebben. Dezelfde argumenten worden weer genoemd: zaterdag minder kans op file Schippers hebben op zaterdag meer kans om te kunnen komen (laad- en of losperikelen) Sommige mensen die veel overleggen bijwonen en daardoor belangrijk zijn voor de ESO vergadering kunnen juist weer niet op zaterdag. Etc, etc. Een herhaling van zetten dus. We worden het niet echt eens. Een voorstel van de heer Zimmer is om het in principe op Zaterdag te doen tenzij iemand die we echt op dat moment nodig hebben dan niet kan.

We komen er niet uit, maar de eerstvolgende vergadering is op Zaterdag 22 mei.

Verder kwam nog even ter tafel dat de ASV een NTK vergadering op 5 mei een bijzonder ongelukkige datum vindt, maar het blijkt dat andere Nederlandse organisaties het geen probleem vinden. De ASV gaat dus niet naar de NTK vergadering.

Structuurvoorstel

Aan de verschillende organisaties wordt gevraagd te heroverwegen of de huidige vergaderstructuur wel de juiste is. Het namelijk in tegenstelling tot de afspraken volgens het huishoudelijk reglement. Nu vergadert maandelijks de hele ESO raad terwijl eigenlijk de bedoeling is dat er per land overleg gevoerd wordt waarna de ondervoorzitters als vertegenwoordigers optreden. Daardoor zou de voltallige ESO raad slechts enkele malen per jaar bij elkaar hoeven te komen.

Advies/verzoek werkgroep ondervoorzitters aan de Raad:

Overweeg:

- Principe van de structuur volgens Huishoudelijk Reglement (HR) toe te passen
- Raad komt meer op afstand, vergadert minder: kostenvermindering organisaties
- Verantwoordelijkheden van functionarissen, HB en DB duidelijk maken. Mandaten omschrijven
- Rol ondervoorzitters te versterken

- Rol Secretaris-generaal in te stellen cq te versterken. (Zie onder 2: Beleid en uitvoering)
- Financiering-, contributie- en vergoedingsstructuur ESO vastleggen
- Rol penningmeester toezichhoudend en verantwoordelijk op 1: Beheer en administratie

De reactie naar de ESO-raad vanuit de ASV is als volgt verstuurd:

ASV hecht erg aan een platte organisatie. Hoewel wij de oorspronkelijke structuur met een raad op afstand kunnen begrijpen werkt dat alleen als er veel meer partijen deelnemen dan het huidige aantal.

Hoewel wij als ASV het aantal ESO overleggen best willen beperken zien wij niet dat het voorstel om terug te gaan naar de oorspronkelijke structuur een werkelijke oplossing is. De ASV denkt dat de afstand te groot wordt tussen de leden en het dagelijks bestuur.

Kortom: wat de ASV betreft blijft de overlegstructuur zoals die tot nu toe wordt uitgevoerd.

Economische crisis

Ieder mag reageren en de ASV doet de aftrap:

Volgens de ASV is er binnen de ESO raad een scheiding der geesten die zich voordoet vanuit een verschillende invalshoek:

- 1: sommige partijen gaan uit van wat het maximaal haalbare is **binnen de bestaande regelgeving**
- 2: andere partijen vechten **de bestaande regelgeving aan**, omdat die blijkbaar niet werkt
- 3: een mogelijkheid is het **beiden te doen**, binnen bestaande regelgeving zaken voorstellen maar tegelijkertijd streven naar verbetering/ aanpassing van die regelgeving.

Vanuit die verschillende invalshoeken komt men (dus) ook uit op een 3-deling in voorstellen

- 1: **sloopregelingen** om overcapaciteit tegen te gaan (de Belgische bonden)
- 2: **samenwerkingsverbanden** om een betere positie te verwerven (de BDS en de kantoorbonden)
- 3: **afdwingen van bodemtarieven**, (Frankrijk en de ASV)

Alle partijen kunnen zich in deze uiteenzetting herkennen. Iedereen elkaar tegemoet wil komen wordt het volgende voorstel bij de EBU neergelegd. We willen samen met de EBU voorstellen dat de crisis op de volgende wijze aangepakt wordt:

- 1: als er sprake zou zijn van **sloopregelingen** om overcapaciteit tegen te gaan dan alleen voor grotere schepen.
- 2: als er sprake zou zijn van het opzetten van **samenwerkingsverbanden** om een betere positie te verwerven dan alleen voor schepen met grote tonnages
- 3: **afdwingen van bodemtarieven** met heel veel wetten en regelgeving in de hand moet dit mogelijk zijn, zoniet Europees-breed dan toch per land afzonderlijk.

Om dat laatste punt te staven heeft Jos Evens (ASV) het een en ander op een rijtje gezet en ter plekke verwoord.

Het Mededingingsrecht van de Zwakste.

Uittreksel uit:

32003R0001

*Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (Voor de EER relevante tekst) *

/

Publicatieblad Nr. L 001 van 04/01/2003 blz. 0001 - 0025

Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag

art. 8:

.....Lidstaten mogen uit hoofde van de onderhavige verordening niet worden belet om op hun grondgebied strengere nationale mededingingswetten aan te nemen en toe te passen die eenzijdige gedragingen van ondernemingen verbieden of bestraffen. Die strengere nationale wetten kunnen bepalingen omvatten die misbruik van economisch afhankelijke ondernemingen verbieden of bestraffen. Voorts is deze verordening niet van toepassing op nationale wetten die strafrechtelijke sancties opleggen aan natuurlijke personen, behalve indien deze sancties het middel vormen waarmee op ondernemingen toepasselijke mededingingsregels worden toegepast.

(9) Het doel van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag is de bescherming van de mededinging op de markt. Deze verordening, die wordt aangenomen om aan die bepalingen van het Verdrag uitvoering te geven, belet de lidstaten niet om op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer te leggen ter bescherming van andere rechtmatige belangen, op voorwaarde dat deze wetgeving verenigbaar is met algemene beginselen en andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht. In zoverre deze nationale wetgeving overwegend een ander doel dan de bescherming van de mededinging op de markt nastreeft, mogen de bevoegde mededingingsautoriteiten en de rechterlijke instanties van de lidstaten deze wetgeving op hun grondgebied toepassen. Dienovereenkomstig mogen lidstaten uit hoofde van deze verordening op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer leggen die eenzijdige of contractuele, onder oneerlijke handelspraktijken vallende handelingen verbiedt of bestraft.

Een dergelijke wetgeving streeft een specifiek doel na, ongeacht de feitelijke of vermoedelijke effecten van dergelijke handelingen op de mededinging op de markt. Dit is met name het geval voor wetgeving die verbiedt dat ondernemingen hun handelspartners ongerechtvaardigde, onevenredige of ongegronde voorwaarden opleggen, van hen verkrijgen of proberen te verkrijgen.

***Ik lees hier uit art. 8, dat nationale overheden **op basis van de mededingingswet** strengere mededingingsregels (vooruit, Nma!) mogen uitvaardigen en toepassen, wanneer zwakkere bedrijven worden misbruikt door sterkere (vervoerders/verladere). Uit art. 9, dat zelfs **ondanks de mededingingsregels** wetten mogen worden uitgevaardigd om andere doelen te bereiken van rechtmatig belang. (Kostprijsbeding, veiligheid, milieu, noem maar op)

1) de link naar de eu-richtlijn 1/2003, zie met name de 6 laatste regels van art. 8 en vervolgens geheel art. 9.

>><http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003R0001:NL:HTML><<

2) Betreffende het Verdrag van Rome, o.a. art. 94 (met de notitie, dat na het verdrag van Lissabon, de oorspronkelijke nummering is gewijzigd)

>><http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:115:0047:0199:nl:PDF><<

NTK vergadering 5 mei in Duisburg

Zoals gezegd zal de ASV hier niet aan deelnemen vanwege de datum.
Verder komen 2 punten aan de orde:

1. Beschikbaarheid (gebrek aan) ligplaatsen Duitse Rijn en Moezel
2. Planfahrt Moezel niet beschikbaar op internet

Daarnaast wil de ASV alsnog de alleenvaart bespreekbaar maken bij het NTK. Ook wetende dat de CCR vasthoudt aan het feit dat het volgens de huidige (CCR)regelgeving niet toegestaan is op aktewateren.

Ingebracht door de ASV:

De door de ASV voorgestelde aanpassing van de bemannings-tabellen aangaande de internationale gelijkenschakeling van de huidige versnipperde regionale alleenvaar-regelingen: Zie bijlage.

Notitie: Het feit, dat de CCR. mogelijk bedenkingen heeft bij invoering van deze voorstellen in zone R hoeft o.i. geen belemmering te zijn, om ons voorstel toch op tafel te leggen, ter invoering (in ieder geval) in de andere zones, waarbij de CCR toch een voorbeeldfunctie heeft voor de Europese regelgeving.

Vriendelijke groet,

de A.S.V.,

Onderstaande brief is al uit 2009 maar die hebben we gezien dit onderwerp nogmaals ingebracht. Ter herinnering:

Aan de leden van de ESO-raad.

Betreft.:

uw rappelbrief dd. 18 aug. j.l. aangaande het concept actualisering bemanningswetgeving ESO-EBU dd. 5 aug. 2009.

Hoewel het in deze crisistijd tegenstrijdig is, de grenzen van de vaartijdenwet op te rekken, ondersteunt de ASV het gezamenlijk streven, de bemanningswetgeving gelijke tred te laten houden met de ontwikkelingen op het vlak van werkbelasting, bedrijfsvoering en technische voorzieningen.

We moeten er echter voor waken, dat inhoudelijke zaken, die thuis horen in het (cao)overleg tussen werkgevers en werknemers, in de bemanningswetgeving worden verwerkt en als zodanig de ondernemerskeuzes in de bedrijfsvoering belemmeren. In concreto bijvoorbeeld de voorgestelde uitbreiding van de controlemiddelen zoals (digitale) tachografen. Afgezien van het feit, dat tachografen technisch achterhaald zijn (meting op de al dan niet terecht draaiende schroefas), het voor de scheepsuitvoering een monopolistische kleine markt is en dus duur, en zelfs uitgebreidere informatie aangeleverd kan worden middels de log-functie van een goedkope GPS, is er geen bedrijfsvoering aan de wal, noch ambtelijke dienst, die op die manier zijn werkuren moet verantwoorden en zijn eigen belastend bewijs moet produceren, waartoe men in de normale rechtsgang overigens nooit verplicht is.

Aangezien dit onder “randvoorwaarden” zo is opgenomen, evenals de zinsnede “niet concurrentie-vervalsens mogen zijn” doet dit vermoeden, dat het uitgangspunt hierbij een ingrijpen in de concurrentieverhoudingen tussen binnenvaartondernemers is.

Een zorgvuldige afweging van de impact op de concurrentieverhoudingen van het afroepen van verplichtingen in ruil voor het werkbaar maken van regelgeving is ons inziens hier niet gemaakt, in ieder geval niet voor de kleinere tonnagesklassen, die slechts in beperkte en wisselende mate met personeelsinzet te maken hebben.

Tekstvoorstel randvoorwaarden en ook bij 1.5:door middel van een digitale tachograaf, dan wel een vergelijkbaar middel van geautomatiseerde gegevensregistratie.

Verder valt ons op, dat in de voorgestelde tekst volledig voorbij gegaan wordt aan de situatie van de kleine schepen, momenteel <55 m., wat betreft de mogelijkheid om in verschillende landen, momenteel op basis van beoordeling door diverse vaarwegbeheerders, onder voorwaarde van o.a. S2 gebruik te kunnen maken van een ontheffingsregeling voor de standaard-minimumbemanning.

Op dit onderwerp zijn tal van motivaties van toepassing, die in de voorgelegde concept-tekst voor de andere voorgestelde aanpassingen als motivatie gebruikt worden betreffende verlichting van werkzaamheden, modernisering van schepen e.d.

Daarnaast is het helaas een feit, dat na de liberalisering de vrachtprijzen voor de kleinere schepen sterk onder druk zijn komen te staan en op een klein schip voor vreemd personeel nooit de accommodatie geboden kan worden, die op een groot schip voor handen is. Daarnaast werkt een klein schip in directe concurrentie met vervoer per as, wat sterke tariefsverhogingen binnen afzienbare tijd uitsluit. E.e.a. gekoppeld aan het streefdoel, dat het vervoer via de kleinere binnenvaart veilig gesteld, ja zelfs gestimuleerd moet worden, is het voor de hand liggend, dat deze ontheffingsmogelijkheid internationaal erkend en gelijkgetrokken dient te worden. Daarnaast is het duidelijk, dat het, in vergelijkbare mate als dat voor de andere beoogde situaties geldt, voorziet in een duidelijke behoefte.

Ook in deze zouden we volledig willen aansluiten aan de in de concept-tekst genoemde Rijnregeling, meer specifiek art. 23.10 van het R.O.S.R.

Eerder circuleerde binnen de organisaties het streven naar een verruiming van de 55 m.-grens. Wij zijn daar geen voorstander van, omdat de argumenten om de regeling na te streven af nemen met het stijgen van de scheepsgrootte. Een simpele inpassing van de regeling in de kaders van de Rijnregeling stelt deze vraag echter weer aan de orde, aangezien groep 1 schepen betreft tot 70 m.

Aangezien de haalbaarheid van de aanpassingsvoorstellen voor dit onderdeel van de bemanningswetgeving nadelig beïnvloed zou kunnen worden door het oprekken van de lengtegrens, hebben wij hier het volgende tekstvoorstellen:

- 1) Bemanningstabel: Exploitatievorm A1, groep 1, hierin S2 (momenteel niet ingevuld) veranderen in S2: 1 schipper.
- 2) Betreffende exploitatievorm A1 bij S2 verwijzing (4) plaatsen naar voetnoot bij deze tabel.
- 3) Bij de bestaande voetnoten toevoegen: 4) schepen <55 m., max. 12 uur/dag, 60 uur/week.

Motivatie betreffende de voetnoot 4): Gezien de huishoudelijke werkzaamheden is inperking van de vaar-uren verdedigbaar, evenals een 5-daagse werkweek voor o.a. sociale verrijking en andere activiteiten. Daarnaast sluit deze wenselijkheid aan op de praktijk, waarbij b.v. tijdens het weekend naar huis gegaan wordt. Tevens sluit het aan op bedieningstijden op

kleinere kanalen en (het ontbreken van) afmeermogelijkheden zonder de overige vaart te hinderen. Bedieningstijden van 12 u./dag zijn veel-voorkomend.

Indien deze vorm van aanpassing doorgang zou vinden, zou het een gelijklopende internationale regeling worden in tegenstelling tot de huidige versnipperde vorm, waar geen bedrijfsvoering op te baseren is, omdat iedere vaarwegbeheerder van groot tot klein zijn eigen regels mag stellen. Wellicht ten overvloede onderstrepen we, dat betreffende de veiligheid in situaties van hoog en laag water, mist e.d. de eis van goed zeemanschap door de gezagvoerder moet worden ingevuld en door geen enkele voorziening kan worden vervangen. Blijkens de jarenlange achterliggende praktijk is er ook geen enkele aanleiding eraan te twijfelen, dat de veiligheid door deze regeling in het gedrang zou komen.

Aangenomen, dat de andere leden van de ESO-raad ondersteuning door de ASV van de voorliggende wijzigingsvoorstellen op prijs zullen stellen, hopen wij ervan uit te mogen gaan, dat zij op hun beurt zich hard zullen maken om onze voorstellen voor met name de kleinere schepen in internationale wetgeving omgezet te krijgen.

Met vriendelijke groet,

het ASV-bestuur.

Verslag schippersprotest bij de ESO-raad zaterdag 24 april 2010

Zaterdag 24 april jl. stonden er om 10.30 uur al een tiental Belgische en Franse schippers bij de toegangspoort van het ESO-gebouw.

Zij wilden de kans niet voorbij laten gaan om op deze zonnige dag de ESO leden te doordringen van de schrijnende problematiek van de binnenvaart. Er moest nu eindelijk eens iets gebeuren.

Toen dan ook om 11.00 uur de vergadering aanving werden de schippers uitgenodigd door de voorzitter, de heer Veldman, om hun zegje te doen.

Deze schippers bleken bijzonder goed voorbereid en hebben hun verhaal helder en duidelijk naar voren gebracht.

Naast woordvoerder de heer Jonathan Fay, van het schip Nomadis, namen ook andere schippers het woord om de zaak goed voor het voetlicht te brengen.

De heer Fay stelde dat er nu wel genoeg gepraat was over de crisis maar dat dat niets opgeleverd heeft. Bovendien gaf hij aan dat de aandacht voortdurend uitging naar de situatie van de grotere schepen maar dat ook de kleinere schepen het momenteel bijzonder moeilijk hebben. Fay stelde vast dat, als wij niets doen, 50% van de schepen aan het eind van het jaar uitgevaren zullen zijn. Bij de kleine schepen heeft de daling van de vrachttarieven later ingezet maar die daling is nu ook al 30% en loopt op tot wel 50% vergeleken met vrachtprijzen uit het verleden.

De bond La Glissoire, waar we de laatste tijd al over gehoord hebben door onder andere blokkades, wil dat de diverse organisaties binnen de ESO hen ondersteunen. Men heeft daarom al een vergadering gehad met de Belgische VBR en de Bond van Eigenschippers maar dat heeft niets opgeleverd. Men voelt zich, specifiek door de Bond van Eigenschippers, afgewezen in hun streven naar bodentarieven.

Daarom willen de Belgische schippers een nieuwe bond oprichten en met acties tot het uiterste gaan. Liever snel kapot waarbij je je verweert dan langzaam uitgeknepen te worden, stelt men vast. Nu blijkt dat er inmiddels al reacties zijn van bevrachters naar aanleiding van de acties van de schippers. Schippers worden zelfs door bevrachters bedreigd.

Men stelt ook vast dat er in wezen sprake is van frauduleuze handelingen van de bevrachters. De bevrachters horen te verdienen door de provisie die de schipper betaalt maar het blijkt dat de klanten nog steeds goede prijzen betalen voor de te vervoeren goederen, alleen de schipper ziet dat niet terug in de vervoerstarieven. De bevrachter steekt het verschil dus onrechtmatig in zijn zak. Ondertussen wordt de schipper gaandeweg allerlei rechten ontnomen zoals vergoedingen voor het werken gedurende nachtelijke uren of zondagswerk, zelfs gasolietoeslag wordt niet meer betaald. Men vindt plotseling dat alle tarieven "all inclusive" zijn. Tegelijkertijd nemen de lasten en verplichtingen voor de schippers wel toe. Als voorbeeld noemt men de GMP-code waar men aan moet voldoen, de duurder wordende verzekeringen en de eisen aan de schepen die steeds uitgebreider worden, zoals AIS en investeringen aan de schepen om de klant tegemoet te komen. De kosten die daarbij komen zijn niet te verhalen op de klant. Men wil de schepen sneller, goedkoper, beter toegerust, gemoderniseerd voor de wal hebben en er niets voor betalen. De schipper belt 48 uur van te voren maar moet dan bij aankomst nog 3 dagen wachten met zijn schip van 80 meter voor hij gelost is. Hij krijgt daar dan 300,- voor, een bedrag waar je nog geen ton gasolie voor kan betalen.

Nu dit verhaal duidelijk voor het voetlicht is gebracht vraagt het CNBA (Frankrijk) het woord:

De heer Carpentier zegt dat de enige reden dat de tarieven voor de kleinere schepen nog een beetje redelijk zijn het feit is dat er op sommige plekken niet door anderen gevaren kan worden. Er wordt ook nog even in gegaan op de eisen van la Glissoire

Zij vragen voor de Franse binnenvaart:

- De bekendmaking van een ministerieel besluit, waarbij artikel 209 van de Code du Domaine Public voor de binnenvaart van toepassing wordt verklaard, inhoudend een verbod op het werken beneden de kostprijs onder toepassing van de minimum beloningsdrempel zoals uitgewerkt en geactualiseerd door de bedrijfstak op basis van de NEA-studie 2003 onder de toepassingsregels van de schippers,
- De vaststelling van de instrumenten, die zullen worden gebruikt om een ingrijpende en effectieve contrôle van de naleving van deze wettelijke drempel uit te voeren
- De indexering van de gasolieprijzen in de een-reis charters
- Een volledige vergoeding voor de kosten van scheepsuitrusting zoals AIS, die ons enkel wordt opgelegd ten bate van vaarwegbeheerders en overheden.

Zij vragen aan de overheid:

- de daadwerkelijke omstandigheden te scheppen waardoor werken beneden de kostprijs ook voor de andere transportmodi (weg en spoor) verboden zal zijn.
- Op Europees vlak te eisen, dat dezelfde omstandigheden in alle Europese lidstaten worden geschapen, zodat een einde komt aan de schandalige concurrentievervalsing die plaatsvindt ten nadele van de beroepsvaart.

Zij roepen alle Europese beroepsgeenoten op

- zich op te werpen voor dezelfde eisen
- mee te doen aan gecoördineerde acties

Hierna neemt de voorzitter, de heer Veldman, het woord

Hij geeft aan dat de hele ESO raad doordrongen is van het feit dat deze crisis hard aankomt bij de schippers. De ESO-raad heeft er op aangedrongen dat de crisis aangemeld zou worden zodat er passende maatregelen getroffen kunnen worden.

De Voorzitter heeft vernomen van Nederlandse delegatie dat de EG de aanvraag voor crisismaatregelen heeft afgewezen. De Commissie staat open voor maatregelen op basis van de overgangsmaatregelen van de Verordening. Deze maatregelen bestaan uit een aantal punten :

- vervroegde pensionering
- beroepsopleiding of omschakeling
- bevorderen van samenwerkingsverbanden
- technische aanpassingen (veiligheid van de schipper bv.)
- vakbekwaamheid van de schipper

Uit dit alles zou men de conclusie kunnen trekken dat de eisen die de schippers stellen niet binnen de mogelijkheden passen.

Hierop reageert de ASV dat het wel mogelijk is, zolang men niet iets Europa-breed wil afspreken. Men kan de afspraken wel per land afzonderlijk maken.

De voorzitter vervolgt de uiteenzetting met het feit dat er beloofd is door Europa om een werkgroep bijeen te roepen. Want, hoewel men verwacht dat de crisis over 5 jaar tot het verleden zal behoren, is dit een (te) lange tijd om door te komen zonder ondersteunende maatregelen. Woensdag 28 april zal er een overleg plaatsvinden tussen ESO en EBU omdat Europa alleen wil luisteren als EBU en ESO met een gezamenlijk standpunt komt.

Als reactie op deze uiteenzetting stellen schippers vast dat het er toch wel erg op lijkt dat, met geld dat bestemd was om overcapaciteit tegen te gaan (de reservefondsen ook wel foutief de slooffondsen genoemd) nu regelingen worden verzonden die juist de veroorzakers van de crisis gaan helpen.

De schippers hebben begrepen dat het kennelijk de bedoeling is dat de kleine schepen plaats gaan maken voor de grote.

Men refereert aan de hearing in Brussel waar de crisis op de agenda stond november jl. Daar werd eigenlijk tegen de schippers gezegd dat het hun eigen schuld is dat ze voor een te lage prijs aannemen. Maar, vertelt de delegatie ons, dat is slechts ten dele waar. Tegen zulke grote klanten, soms zelfs multinationals, kunnen wij toch nooit op. De Franse schippers stellen nogmaals vast dat er nu lang genoeg op diplomatieke wijze geprobeerd is de ernst van de zaak in te laten zien maar dat men nu tot de conclusie moet komen dat men op deze wijze nergens komt. Daarom worden de leden van de ESO gewaarschuwd: Dan gaan wij blokkeren.

Maar, stelt men, ondertussen worden er wetten genegeerd

Wetten die het verbieden om mensen in armoede te drijven maar ook

Wetten die verbieden zwart geld te verdienen.

En dat natuurlijk nog naast de wetten die verbieden om onder de kostprijs te werken.

Vanuit de ESO raad wordt er opgemerkt dat het wonderlijk is dat er zo weinig met het verdrag van Rome wordt gedaan waarin toch heel duidelijk staat dat men niet onder de kostprijs mag vervoeren.

Dan vragen de schippers aan ons, die de Nederlanders vertegenwoordigen: " waar zijn de Nederlanders? En kunnen wij op ze rekenen?" Wij konden er geen antwoord op geven.

Al met al was het een interessante uitwisseling waarbij de schippers een luisterend oor vonden en de ESO-raad zijn waardering heeft uitgesproken voor de wijze waarop men dit tijdens de ESO-raad aan de orde heeft weten te stellen.

Sunniva Fluitsma

Vragen SP over klein schip

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-6630/09
van Cornelis de Jong (GUE/NGL)
aan de Commissie

Betreft: Bevordering van het voortbestaan van het kleinbedrijf in de binnenscheepvaart door middel van transparantie, arbeidstijden en andere vormen van marktordening

1. Is het de Commissie bekend dat een belangrijke reden waarom kleine binnenscheepvaartbedrijven in een zwakke en verliesgevende positie verkeren is dat zij in de vervoermarkt op geen enkele wijze een machtspositie hebben en volkomen afhankelijk zijn van factoren waarop zij geen invloed hebben, zoals de opkomst van andere minder milieuvriendelijke vormen van vervoer die lagere tarieven aanbieden, initiatieven van grote ondernemingen die hen uit de markt willen verdringen en de in verhouding tot de waterwegen onevenredig grote verruiming van de infrastructuur voor andere vormen van vrachtvervoer?
2. Acht de Commissie ten behoeve van het overleven en redden van deze sector, die zelf niet over marktmacht beschikt, vormen van marktordening noodzakelijk of toelaatbaar?
3. Welke mogelijkheden ziet de Commissie voor het bevorderen van markttransparantie, bij voorbeeld doordat op internet zichtbaar wordt gemaakt welke vrachten worden aangeboden, welke schepen beschikbaar zijn en wat wordt betaald voor welke reis?
4. Welke mogelijkheden ziet de Commissie voor het afremmen van de import van grote nieuwe schepen en van de benadeling van afzonderlijke kleinbedrijven door grote commerciële samenwerkingsverbanden?
5. Is het de Commissie bekend dat op veel grote schepen personeel is ontslagen waardoor zij thans zwaar onderbemand varen? Op welke wijze wordt bewerkstelligd dat tenminste de bestaande maximum vaartijden, die afhankelijk zijn van de omvang van de bemanning, worden nageleefd en dat de handhaving daarvan beter wordt gegarandeerd? Hoe verloopt bij de controle daarop het samenspel tussen EU en haar lidstaten? Wie draagt voor deze controle of het tekortschieten daarvan de eindverantwoordelijkheid?
6. Welke mogelijkheden ziet de Commissie in beperking van de vaartijden, zodat schepen kunnen volstaan met één bemanningsploeg zonder de noodzaak van afwisseling van ploegen wegens te lange werktijden?
7. Welke mogelijkheden ziet de Commissie om de concurrentiepositie van de binnenscheepvaart te versterken ten opzichte van het goederenvervoer over de weg dat in de loop van de tijd naar verhouding steeds goedkoper is geworden en mede daardoor moeilijk inpasbaar wordt in het systeem 'de vervuiler betaalt'?
8. Ziet de Commissie hiernaast andere mogelijkheden om de positie van de kleine binnenscheepvaart duurzaam te versterken? Welke? Welke initiatieven neemt de Commissie daartoe in goede samenwerking met de EU-lidstaten?

Antwoord Kallas vragen SP

E-6630/09NL

Antwoord van de heer Kallas
namens de Commissie
(08.03.2010)

1. De Commissie is bekend met de problemen waarmee de binnenvaart – in vergelijking met andere vervoerwijzen – te kampen heeft. Deze zijn deels te wijten aan de structuur en kenmerken van de sector. Terwijl het vervoer over de weg efficiënter is wanneer het gaat om kleinere hoeveelheden stukgoederen, wordt de binnenvaart immers vooral gebruikt voor het vervoer van grote hoeveelheden, en heeft zij deze grotere hoeveelheden ook nodig om kostenefficiënt te zijn. Door de structuur van het netwerk zijn bovendien amper deur-aan-deurdiensten mogelijk en moeten goederen vaak worden overgebracht naar andere vervoerwijzen.

2. Samenwerkingsverbanden kunnen een doeltreffend instrument zijn om de organisatie van de vervoerdiensten te verbeteren. Op grond van artikel 8, derde streepje, van Verordening (EG) nr. 718/99¹ mogen de lidstaten het vormen van commerciële samenwerkingsverbanden door particuliere schippers-eigenaars bevorderen.

3. Er bestaan verschillende internetplatforms op particuliere basis die ter zake relevante marktinformatie bieden.

4. Onder de omstandigheden van een markteconomie ziet de Commissie niet in hoe overheidsinstanties de invoer van nieuwe grote schepen kunnen verhinderen. Anderzijds moet de steun voor de invoer van nieuwe schepen onder welke vorm dan ook kritisch worden benaderd.

5&6. Op EU-niveau wordt in Richtlijn 2003/88/EG² de arbeidstijd van de bemanning afgebakend, waardoor bijgevolg ook de vaartijd wordt beperkt. De minimumvoorschriften voor de bemanning in de binnenvaart met betrekking tot de Rijnvaart worden bepaald door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR), en deze zijn ook van toepassing op de binnenvaart in de EU³. Daarenboven heeft de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) aanbevelingen vastgesteld met betrekking tot de minimumvoorschriften voor en de arbeids- en rusttijd van de bemanning van binnenvaartschepen⁴. Door middel van deze voorschriften worden normen opgelegd voor de bemanning alsmede maximale vaartijden volgens de grootte van het vaartuig.

Het is de Commissie bekend dat de sociale partners uit de sector de naleving van de richtlijn onderzoeken én nagaan wat de gepaste oplossingen zijn voor de specifieke kwesties met betrekking tot deze sector.

7. Op EU-niveau is het NAIADES-actieprogramma het belangrijkste instrument voor de bevordering van het vervoer over de binnenwateren⁵. Het plan is ingedeeld in vijf strategische aspecten van een algemeen binnenvaartbeleid: marktvoorwaarden, vloot, banen en vaardigheden, imago en bekendheid, en infrastructuur. De maatregelen worden afgerond met bedenkingen over een gepaste organisatiestructuur. Het programma is gericht tot de EU, de lidstaten en de sector zelf en heeft betrekking op de periode 2006-2013.

Bovendien is de Commissie voornemens het beginsel van de comodaliteit tussen vervoerwijzen te

¹ Verordening (EG) nr. 718/99 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren, PB L 90 van 2.4.1999.

² Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 299 van 18.11.2003.

³ CCNR, Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, hoofdstuk 23.

⁴ UNECE, Resolutie 61, hoofdstuk 23.

⁵ COM(2006) 6.

versterken. In dit kader werd de toegang tot het Marco Polo II-programma voor het vervoer over de binnenwateren vereenvoudigd op EU-niveau.

In 2008 heeft de Commissie een mededeling¹ vastgesteld inzake de internalisering van externe kosten in de verschillende vervoerwijzen en heeft zij voorgesteld de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) te wijzigen om er de internalisering van bepaalde externe kosten aan toe te voegen (milieuverontreiniging, geluidsoverlast en congestie).

8. De meeste ondernemingen uit de binnenvaart zijn kleine en micro-ondernemingen. Om die reden kunnen zij gebruik maken van de algemene programma's van de EU met betrekking tot de steun aan het midden- en kleinbedrijf.

¹ COM(2008) 436 definitief.

Havenbeheersverordening Rotterdam 2010

1 maart is in Rotterdam de nieuwe Havenbeheersverordening van kracht geworden, daar staan wat nieuwe regels in vermeld maar ook verordeningen die al lang van kracht waren maar waar wat in is veranderd. Ik wil u een overzicht geven in wat artikelen die betrekking hebben op de drogen binnenvaart, omdat wij geen tankers in ons bestand hebben vermeld ik deze artikelen niet.

Artikel 3-3 **Deugdelijk afmeren**

Lid 1 Het is een ieder verboden te laden of te lossen, tenzij het schip op deugdelijke wijze is afgemeerd.

In de toelichting

Het eerste lid van artikel 3-3 bepaalt dat het verboden is te laden of te lossen, tenzij het schip op deugdelijke wijze is afgemeerd. Door de formulering "het is een ieder verboden" richt de norm zich op een ieder. Door deze formulering kan ook degene die het schip laadt of lost vanaf de wal gehouden worden aan de verplichting om het schip eerst deugdelijk af te (laten) meren.

In de praktijk komt het regelmatig voor dat een schip slechts op een spring is afgemeerd en men vervolgens overgaat tot lossen of laden. Hierdoor bestaat het gevaar dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of materiële schade aan schip of haveninfrastructuur ontstaat. Het schip moet zodanig zijn afgemeerd dat het geen voor- of achterwaartse verplaatsing kan ondergaan.

Artikel 3-7 **Gebruik van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven**

Lid 1 Het is verboden voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken indien het schip

A Aan de grond zit;

B gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt, of;

C ter hoogte van kade of oevers wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren.

Lid 2 Tijdens het in werking zijn van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven van een schip is er een persoon in de stuurhut aanwezig, die bekend is met de bediening van het schip.

In de toelichting

In , onder en langs de haven bevinden zich onder meer kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwers (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze voorzieningen indien het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats.

Artikel 3-8 **Gebruik van ankers**

Lid 1 Het is verboden een anker te gebruiken

4 Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

In de Toelichting

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurale voorzieningen. Om beschadiging te voorkomen is het verboden om van een anker gebruik te maken. Daarnaast is het in verband met de orde in de haven niet acceptabel dat willekeurig ten anker wordt gegaan

Artikel 3-9 **Gebruik spudpalen**

Lid 1 Het is verboden een spudpaal te gebruiken, tenzij dit geschiedt in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3-1 dat zijn geplaatste verkeerstekens'

In de toelichting

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurale voorzieningen.

Artikel 3-10 **Recreatievaart en zeilvaart in de haven**

Lid 1 Het is verboden met een schip dat voor de recreatievaart is bestemd in de haven te bevinden, voor zover deze onder invloed staat van getijdenbeweging, tenzij;

A het schip zich bevindt in een jachthaven of in een haven ten oosten van de Erasmusbrug, met uitzondering van het Boerengat, of;

B het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft naar een in de haven gelegen jachthaven, private ligplaats of werf.

Artikel 3-11 Overlast van vaartuigen

Het is niet-rechthebbenden verboden een schip vast te houden, zich daarop te begeven, zich daarop te bevinden of los te maken.

Artikel 3-12 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Lid 1 Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan of aan boord van een schip die gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip of de omgeving, worden direct aan de havenmeester gemeld.

Artikel 4-5 Veilige toegang

Lid 1 Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.

Lid 2 Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien;

A de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolgen van laad- of loshandelingen, of;

B het afmeren van korte duur is.

In de toelichting

Onder veilige toegang wordt bedoeld dat opvarende zonder gevaar een schip kan betreden.

Artikel 4-6 Gebruik walstroom door binnenschepen

Het is verboden om aan boord van een binnenschip een generator voor het opwekken van elektriciteit te gebruiken indien het schip direct of indirect een ligplaats heeft ingenomen die in beheer is bij Havenbedrijf Rotterdam N.V. waar walstroom ten behoeven van dat binnenschip met een capaciteit van 400 volt en ten minste 63 ampère beschikbaar is.

In de toelichting

Op het moment dat het op een ligplaats dermate druk is met binnenschepen dat geen aansluitingen meer beschikbaar zijn (bijvoorbeeld tijdens kerst of andere feestdagen), dan kunnen binnenschepen onverkort gebruik maken van hun scheepsgenerator om elektriciteit op te wekken. Dit geldt ook voor binnenschepen die voor hun elektriciteitsvoorziening meer stroom nodig hebben, dan de walstroomvoorziening kan leveren.

Artikel 4-7 Verbod gebruik hoofdmotor

Het is verboden om op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben tenzij direct voor vertrek van het schip op de ligplaats.

Artikel 4-8 Verrichten van werkzaamheden

Lid 1 Het is voor een ieder verboden om aan, buitenboord of onder een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip werkzaamheden te verrichten of doen verrichten, die verband houden met de bedrijfsgereedheid, de aanpassing, het herstel of de verbetering van het schip of het voorwerp, tenzij:

A het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf of herstellingsinrichting of;

B bij een bezoek aan de haven van Rotterdam de te verrichten werkzaamheden ten hoogste drie dagen in beslag nemen en er door de werkzaamheden geen gevaar, schade of hinder kan ontstaan,

Artikel 4-9 Melding verrichten van werkzaamheden

Indien een schip geen ligplaats heeft op of bij een Wet milieubeheer vergunninghoudende scheepswerf of herstellingsinrichting, worden vooraf aan de in artikel 4-8 bedoelde werkzaamheden, moet de gegevens gemeld worden aan de havenmeester.

Artikel 13-2 Verbod voor binnenschepen in de haven

Lid 1 Het is vanaf **1 januari 2025** verboden zich in de haven te bevinden met een binnenschip met een- ten behoeve van de voortstuwing- inwerking zijnde dieselmotor die niet voldoet aan de emissiewaarden van fase 2 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of niet voldoet aan de bepaalde in Richtlijn 97/68/EG dan wel het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen.

Op al deze artikelen wordt vermeld dat het college ontheffing kan verlenen maar dat heb ik niet over al vermeld.

Dit is een samenvatting van een Havenbeheersverordening van Rotterdam met de toelichting van 118 pagina's

Brief naar aanleiding aanstelling binnenvaartambassadeur

Rotterdam, 9 mei 2010

Aan de ambassadeur van de binnenvaart

Geachte heer Verberk,

Als ASV hebben we een vernieuwend idee dat u die zich profileert als kordaat man moet aanspreken. Geen woorden maar daden, de ASV houdt tenslotte kantoor in Rotterdam.

Zorgt u er voor dat de overheid alle subsidies aan de binnenvaart afschaft.

Wat voorbeelden:

- Staatsgaranties
- Het kunstmatig in stand houden van marginale bedrijven
- Subsidies op spudpalen
- De VERS regeling voor schonere motoren
- Subsidie voor de Q-bakjes, een zogenaamd nieuw concept klein schip
- Er is zo nog het een en ander te noemen

Al deze subsidies zijn concurrentievervalsend want niet iedereen komt er in gelijke mate voor in aanmerking, er zijn er zelfs met het criterium op is op. In deze tijd van besparingen moet dat de politiek toch aanspreken. Ook de kortingen op het vervoer over de Betuwelijn is een concurrentievervalsende subsidie welke de binnenvaart op achterstand zet.

In plaats van deze ongelijkheid te continueren dient u er dan door middel van wetgeving wel voor te zorgen dat de uitbuiting van de particuliere schipper ophoudt. Het aanbieden van niet kostendekkende tarieven moet worden verboden en strafbaar gesteld als economisch delict. U kunt in plaats van alle lapmiddelen om de binnenvaart op de been te houden, wat subsidies in feite zijn, voorstellen om op nationaal vlak deze wetgeving in te voeren.

Dat mag van de EU.

Dan hebben we allemaal dezelfde mogelijkheden en concurrentie kan dan altijd nog op het gedeelte van de vrachtprijs boven de kostprijs en op service. Algemeen bindend verklaarde CAO's zijn toch eigenlijk hetzelfde en daar bestaat zelfs helemaal geen concurrentie.

De schipper-eigenaar is in het verleden al gekwalificeerd als werknemer die zijn eigen, dikwijls heel dure schop, meebrengt. Niet vlijend maar het benadert de waarheid meer dan ons lief is. De schop blijkt inmiddels zo duur geworden dat overheidssteun onvermijdelijk lijkt. Bij een kostendekkend tarief is dat niet langer nodig.

Wij zijn zo vrij u aan te raden de eindrapportage van Professor W. Albeda, opgemaakt na de grote schippersactie in 1993, te lezen. Deze rapportage is zeer verhelderend teneinde een beeld te krijgen van het hoe en waarom in de binnenvaart. Ten overvloede merken wij op dat de aanbeveling uit deze rapportage tot het oprichten van nieuwe samenwerkingsverbanden is opgevolgd. Het is ondanks de nodige inspanning en subsidies een grote mislukking geworden.

Hier is ook al weer een gigantisch bedrag aan rijksbijdragen in een zwart gat verdwenen.

Willem Stam
Voorzitter ASV

Cc de vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat

Overleg Frankrijk met spoorwegen

Ter informatie:

Afgelopen maandag 10 mei hebben vertegenwoordigers van La Glissoire een gesprek gehad over de vervoerssituatie en met name het hanteren van dumpstarieven met vertegenwoordigers van de Franse bonden van spoorwegpersoneel, waar door deze praktijken ontslagen dreigen.

In de vrachtwagen-sector is de situatie vergelijkbaar, met vertegenwoordigers uit die hoek volgt a.s. donderdag een gesprek.

Doel van deze gesprekken is, gezamenlijk naar buiten te treden betreffende de nefaste uitwerking van de vrije-marktwerking in het totale transport, niet aan elkaars problemen voorbij te gaan, en de Aandacht te vestigen op de onmisbaarheid en aanvullendheid van de afzonderlijke transportmodaliteiten weg, rail en water in de Franse milieu-doelstellingen "Grenelle 2", die recent werden vastgesteld.

Samen met spoorwegvakbond CGT werd, vooruitlopend op de gesprekken met de vrachtwagensector, reeds een gezamenlijk communiqué uitgebracht, met de volgende essentie:

Spoorwegarbeiders en particuliere schippers voeren momenteel onder verschillende actievormen strijd voor het behoud van hun werk, hun beroep en de toekomst van hun ondernemingen. Jacques Delhay van "La Glissoire" en een 4-tal met name genoemde vertegenwoordigers van de vakbond CGT van de regio Nord-Pas de Calais hebben elkaar op 10 mei getroffen voor overleg.

Inventarisatie van de actiegonden heeft aangetoond, dat beide groeperingen de juiste inschattingen hebben gemaakt betreffende de achterliggende oorzaken van de grootste problemen van zowel schippers als spoorwerknemers, leidend tot werkeloosheid en faillissementen. De liberalisering in deze sectoren leidt tot felle concurrentie, waar alleen sociale afbraak en de winst van investeerders telt, ten koste van werk, veiligheid en de mens, dit alles in lijn met de criteria van opeenvolgende Europese richtlijnen sinds het Verdrag van Maastricht. (Waarbij aangetekend, dat de situatie bij het wegtransport vergelijkbaar is)

Gezamenlijk hebben zij de noodzaak vastgesteld, om de problemen in de transportsector te benaderen in het kader van de aanvullendheid van de verschillende transportmodaliteiten in het belang van de economie en het milieu.

Terwijl de volksvertegenwoordiging zich moet uitspreken over het milieu-actieplan "Grenelle 2", waar bij meerdere gelegenheden de CGT aan de discussies heeft deelgenomen, zou het schandig zijn, niet te reageren om zowel het vervoer per spoor als over water te ontwikkelen, welk een van de antwoorden is op de vraag naar veilig en duurzaam transport.

Er moet gebroken worden met de liberale denkwijze en het tegen elkaar uitspelen van sectoren en regio's. Er moet samenwerking worden ontwikkeld om beleid en projecten op milieu-gebied mogelijk en effectief te maken, daarbij het vervoer over water en het railvervoer (middels "Fret SNCF", waaronder het vervoer per losse wagon) in stand te houden en te ontwikkelen.

Aan de binnenvaart moet perspectief geboden worden middels een project van herwaardering van de Freycinet-kanalen, op dit moment gepland om te sluiten na decennia van verwaarlozing en middels gebruikmaking van Seine-Nord om het vervoer over water vanaf onze zeehavens nieuw leven in te blazen. Onze scheepsbouw moet opnieuw actief worden voor een nieuwe vloot om te voldoen aan de uitdagingen die het toekomstige milieu ons stelt.

De uitweg uit de crisis, een effectieve en duurzame economische heropleving vereisen een stijging van de koopkracht van de beroepsbevolking.

Het is noodzakelijk eraan te herinneren, dat vervoer over water en per rail zich moeten ontwikkelen in samenhang met het wegtransport en dat in geen geval de uitweg uit de crisis synoniem is met verliesgevend werken en schrappen van arbeidsplaatsen.

Alle deelnemers aan deze ontmoeting zijn ervan overtuigd, een eenheid te moeten vormen in deze gemeenschappelijke en legitieme strijd. Ze hebben besloten, zich de komende dagen opnieuw te treffen en andere beroepsgroepen op te zoeken, die met goederenvervoer te maken hebben om samen hun werk en het recht om van hun werk te kunnen leven te verdedigen met respect voor eenieder.

Tot zover de vertaling van het communiqué,

Jos Evens.

Afmelding ASV voor ESO raad

Aan de leden van de ESO-raad

Rotterdam, 21-05-2010

Onderwerp: Uitnodiging voor de raadsvergadering van 22-05-2010.

Geachte voorzitter, geachte dames en heren van de Raad,

Wij hebben de betreffende uitnodiging in goede orde ontvangen.

Parallel met de uitnodiging ontvingen wij van u ook:

- 1) Van het NEA de marktanalyse van en het advies betreffende de crisis in de binnenvaart.
- 2) Het verslag van het crisioverleg dd. 11-02-2010 van de Werkgroep Crisisbestrijding ingevolge Richtlijn 91/672/EEC,
- 3) dd. 29-04 de brief van minister Eurlings betreffende de crisis en de benutting van de sloopfondsen, inhoudend de mededeling, dat de minister zich in Europees verband hard maakt voor benutting van de reservefondsen voor het stimuleren van (desnoods middels aanpassing van de mededingingsregels) samenwerkingsverbanden en de organisaties dringend adviseert, om tot een eensluidend advies in die richting te komen.
- 4) Daarnaast is momenteel gaande het overleg tussen EBU en ESO om te komen tot een door de minister gewenst eensluidend advies van de binnenvaart betreffende de crisisbestrijding in samenhang met de eventuele benutting van de reservefondsen, waarover een artikel in Weekblad Schuttevaer, voornamelijk (tegen de afspraken met de EBU in) gevoed door ondervoorzitter H. v.d. Velde. Uit dit artikel blijkt, dat, betreffende de droge lading sector, wordt toegewerkt naar een advies conform de wensen van de minister, waarnaast een vorm van sloopregeling en oud voor nieuw ook tot de mogelijkheden zou horen. Dit alles in het geheel niet conform het totaal van de onderhandelingsrichtlijn van de vorige Eso-raad.

Lezen wij nu de markt-analyse van het NEA, dan vinden we daarin niets over een (binnenvaart-specifieke) structurele crisis, niets over de daarmee verbonden ontwikkelingen in Frankrijk en België, niets over problemen in de kleinere tonnageklassen en kijken we naar de voorgestelde oplossingen, dan vinden we daarin een toekomstbeeld met een terugkeer naar de situatie van voor de crisis tussen 2014 en 2018, **uitgaande van een reservecapaciteit van 15 %**. Wat dat betekent voor het inkomsten-niveau zonder kostprijs-wetgeving, zal iedereen duidelijk zijn. Advies: Samenwerkingsverbanden met een grotere beslissingsbevoegdheid voor de leiding stimuleren uit de reservefondsen. Dus einde zelfstandige schipper. Oud voor nieuw bij nieuwbouw in de grootste tonnageklasse, verhouding 1:1, dus einde kleinere scheepvaart.

Rode draad door dit alles: Doorvoeren wat wenselijk en haalbaar is. Waarbij men bij de overheid niet eens ontkent, organisaties als Kantoor Binnenvaart te gebruiken, om door een binnenvaart-mond het overheidsbeleid als door de binnenvaart gewenst naar buiten te brengen.

Wat wenselijk is, bepaalt de overheid, ingefluisterd door de verlader. Wat haalbaar is, bepaalt ook de overheid, te pas en te onpas mededingingsregels toepassend of vergetend. Een "Binnenvaart-ambassadeur" benoemend, die zichzelf "hard" noemt, die crisismaatregelen moet doordrukken.

En de Nederlandse bonden, die zich als marionet van de overheid beschikbaar stellen om de criteria "wenselijkheid en haalbaarheid" in de binnenvaart als dogma's geaccepteerd te krijgen.

De ESO is een platform, waar de particuliere schippers op Europees niveau gesprekspartner wil zijn voor de overheid, geen uitvoerend orgaan van die, of zelfs een nationale overheid. Daar heeft het op dit moment alle schijn van: De modernisering van de vloot op CCR-vlak past daar al jaren in, en sinds het uitbreken van de crisis is het nog veel duidelijker, alle overleggen, argumenten en internationale ontwikkelingen ten spijt: Het beleid staat vast, alleen moet de schipper het nog leren willen.

Als uiting van ons protest en om bovenvermelde redenen melden wij ons als ASV af voor de ESO-raad van 22 mei en hopen dat het mag leiden tot een bezinning over de manier, waarop de beleidsmakers vervoerspolitiek bedrijven en enkele schippersorganisaties zich daarvoor lenen en de schippers een rad voor ogen draaien.

Wij wensen u een nuttige vergadering toe.

Hoogachtend,
het ASV-bestuur.

Wist U?

- dat er schippers zijn die op de spotmarkt varen en van het eigen spaargeld de crisis door moeten zien te komen,
- dat de staat en de banken in Nederland het eigen kapitaal verdedigen
- dat daardoor de overheid de markt negatief beïnvloedt met subsidies (voor de Betuwelijn bijvoorbeeld), uitkeringen voor schippers (als ze maar door blijven varen) en het verstrekken van staatsgaranties,
- dat er dus helemaal geen echte vrije markt bestaat,
- dat al in het verdrag van Rome staat (artikel 94) dat “elke in het kader van de verdragen genomen maatregel op het gebied der vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening moet houden met de economische toestand van de vervoersonderneming”
- dat er een Europese richtlijn is waardoor Nederland (mededingings)wetten aan kan nemen die misbruik van economisch afhankelijke ondernemingen verbieden of bestraffen, kortom
- dat men de schipper een sterkere positie zou kunnen geven tegenover de bevrachter als men dat zou willen
- Dat dat met name het geval is voor wetgeving die verbiedt dat ondernemingen hun handelspartners ongerechtvaardigde, onevenredige of ongegronde voorwaarden opleggen, van hen verkrijgen of proberen te verkrijgen.
- Dat dat betekent dat nationale overheden op basis van de mededingingswet strengere mededingingsregels (vooruit, Nma!) mogen uitvaardigen en toepassen, wanneer zwakkere bedrijven worden misbruikt door sterkere (vervoerders/verladers).
- Dat (artikel 9) zelfs ondanks de mededingingsregels wetten mogen worden uitgevaardigd om andere doelen te bereiken van rechtmatig belang. (Kostprijsbeding, veiligheid, milieu, noem maar op)
- Dat de overheid maar blijft volhouden dat dat niet mag van Europa (waarom dan wel in België en Frankrijk?)
- dat om die redenen de crisis in Nederland nog lang niet is opgelost,
- dat er daarom een Ambassadeur wordt aangesteld, maar
- dat dat weer buiten de schippers om gebeurt is en
- dat dat er voor zorgt dat de politiek nog steeds zelf geen beslissingen hoeft te nemen
- dat de overheid de mond vol heeft over het behoud van het kleine schip, vanwege files en het milieu en
- dat dezelfde overheid weigert te reageren als de oudere schepen met onevenredige hoge CCR kosten opgezadeld worden, zodat er een koude sanering plaatsvindt, en
- dat daarom de helft van de oudere schepen uit de vrachtaart zullen verdwijnen, en vervangen zullen worden door vrachtwagens als men de regelgeving niet structureel aan gaat passen
- dat de Q-barge de innovatieprijs heeft gewonnen en
- dat van Megen en Overmeer zeggen dat de binnenvaart ervan zal profiteren omdat er nieuw werk naar de binnenvaart komt dat van wegtransport komt, en
- dat wij dit verhaal al eens eerder hebben gehoord van de ELV, en
- dat daar helemaal niets van terecht is gekomen.
- (Om)dat samenwerkingsverbanden niet in het belang handelen van de gehele binnenvaart, en
- Dat dat tot nu toe slechts tot prijsdalingen geleid heeft en
- dat de ASV daarom van mening is dat samenwerkingsverbanden zichzelf om die reden diskwalificeren,
- dat ondertussen de ASV alles in het werk stelt om het voortbestaan van haar leden en sympathisanten te verdedigen en
- dat de ASV dit alles niet over zijn kant laat gaan en met argumenten de strijd aangaat met wie dan ook, en
- dat de ASV tegelijkertijd aan alle schippers vraagt om solidair te zijn zodat er in ieder geval geprobeerd kan worden om in Nederland een gelijke regeling te treffen zoals in België en Frankrijk.